Die Seeſchiffahrt
der Vereinigten Staaten von Amerika in ihrer
durch den Weltkrieg verurſachten Entwicklung.

Inaugural-Diſſertation

zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswiſſenſchaften
der Rechts- und Staatswiſſenſchaftlichen Fakultät
der Vereinigten Friedrichs-Univerſität Halle-Wittenberg,

vorgelegt von
Erich Reim
aus Spandau.

Referent: Profeſſor Dr. G. Aubin.

Examen rigoroſum am 29. Juli 1925.

AUSZUG.

Halle 1925.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Der Weltkrieg hat als größtes Ereignis auf dem Gebiete des Weltverkehrs die Entwicklung der Seeschiffahrt der Vereinigten Staaten von Amerika gezeitigt. Gerade in jüngster Zeit ist sie in ein für ihre Zukunft entscheidendes Stadium eingetreten.

Die amerikanische Handelsflotte — am 31. Dezember 1789 umfaßte ihr Schiffsbestand nach der ersten amtlichen Statistik 201 562 B.R.T. — nahm in den Jahren 1830 bis 1850 die erste Stelle in der überseeischen Schiffahrt der Welt ein. Englands Wettbewerb, der Bürgerkrieg und die notwendige Erschließung des amerikanischen Westens brachten den Niedergang; so begnügte Amerika sich schließlich mit einem regen Küstenverkehr und einer recht bedeutenden Handelsflotte auf dem großen Binnenseengebiet im Norden. Da sollte der Ausbruch des Weltkrieges der amerikanischen Handelsflotte wieder zu Ansehen und Größe verhelfen. Ihre Überseetonnage wurde von 1 066 288 B.R.T. im Fiskaljahr 1913/14 auf 9 924 694 B.R.T im Fiskaljahr 1919/20 vermehrt. Vier Ursachen waren für diese Entwicklung maßgebend: die internationale Schiffsraumnot, die Schiffsraumnot Amerikas seit Eintritt in den Krieg, die Ausdehnung seines Außenhandels und seine gesteigerte Weltmachtstellung.

Organisation und Technik verhalfen zum Erfolge. Die wichtigste nationale Maßnahme, die Verstaatlichung der Seeschiffahrt, war eine Notstandsmaßnahme. Ein Schiffahrtsamt hätte eine staatliche Handelsflotte zu schaffen und die Schiffahrt zu regeln. Mit dem Waffenstillstand kam die Frage des Abbaus der Kriegsorganisation auf, aber erst der Merchant Shipping Act vom 5. Juni 1920 schuf hier Klarheit. Die Vereinigten Staaten entschlossen sich zu einer Schiffahrtspolitik indirekter Subventionen. Die Regierungsschiffe sollen an die privaten amerikanischen Reedereien verkauft werden; das ist jedoch im ganzen an der zaghaften Verkaufspolitik des Schiffahrtsamtes angesichts hoher Schiffbaukosten und sinkender Konjunktur auf dem Weltschiffahrtsmarkt gescheitert. Diese Weltschiffahrtskrise hat die amerikanische Seeschiffahrt in eine gefährliche Notlage gebracht. Harding wollte sie in seinem Merchant Marine Act 1922 mit direkten Staatssubsidien beseitigen, sein Gesetz wurde im Repräsentantenhaus angenommen, fiel aber im Senat durch.

Neben der Handelsflotte des Schiffahrtsamtes erscheint die der privaten Reeder gering; sie verwalten und benutzen den größten Teil der Regierungsschiffe. Der Weltkrieg mit seiner Konjunktur hat ihnen beträchtliche Kapitalerhöhungen eingebracht, und große Finanzgruppen fassen die Machtmittel amerikanischer Schiffahrtstrusts zusammen, suchen Interessengemeinschaften mit dem Auslande.

Der technische Ausdruck der kapitalistischen Expansion im amerikanischen Schiffahrtsgewerbe, der Schiffbau, führte auf Staatswerften zur fabrikmäßigen Massenproduktion von Seeschiffen. Mit übereilt hergestellten Kompositt- oder Einheitsschiffen machen die Amerikaner aber heute schlechte Erfahrungen, und in Mengen hergestellte, als seeuntüchtig erkannte Holzschiffe sind abgewrackt worden.

Zum qualitativen Ausbau ihrer Handelsflotte sind die Vereinigten Staaten infolge ihres Ölreichtums zielbewußt zum Betrieb von Schiffen mit Ölfeuerung und neuerdings mit sparsamer arbeitenden Dieselmotoren übergegangen. Den Kernpunkt der Betriebsamkeit der amerikanischen Handelsflotte bilden jedoch seit langem die Mannschaftskosten, die wegen ihrer Höhe bei den starken Schwankungen amerikanischer Lebenshaltung eine ernste Gefahr sind.

Sehr günstig sind die natürlichen Grundlagen für die Entwicklung der amerikanischen Seeschiffahrt: die maritime Lage, die Gestalt Amerikas. Die Seegroßschiffahrt tritt in eine ungemein enge Berührung mit der Binnenschiffahrt durch die atlantischen Zuflüsse des appalachischen Ostens, in erster Linie den Hudson, durch den Mississippi-Missouri, das Gebiet der Großen Seen im Innern und den 1917 vollendeten New York State Barge Canal. Der Betrieb des Panamakanals seit dem 15. August 1914 verkürzt den großen Umweg der Küstenschiffahrt aus dem Atlantischen in den Stillen Ozean um 60 % der früheren Strecke und führt zur wirtschaftlichen Hebung der in seinem Bereich liegenden Gebiete.

Die am 30. Juni 1923 bis auf 12 416 000 B.R.T. angewachsene amerikanische Handelsflotte hat den Hauptanteil an der Vermehrung der Welttonnage von 42 514 000 B.R.T. am 30. Juni 1914 auf 57 939 00 B.R.T. am 30. Juni 1923. In diesen vorhandenen Weltschiffsraum ist das Weltfrachtgeschäft nicht schnell genug hineingewachsen, worunter am stärksten die Handelsflotte des amerikanischen Schiffahrtsamtes zu leiden hat, denn bei ihr sind im Vergleich zu anderen Handelsflotten der Welt die meisten Schiffe aufgelegt. Die großen Nachteile amerikanischer Seeschiffahrt im Wettbewerb innerhalb der Weltschiffahrt können aber überwunden werden durch die große Kapitalkraft der Amerikaner, ihre wirtschaftlichen und technischen Fähigkeiten.